

# VU Research Portal

## Gezamenlijke richting tegen maritieme ondermijning

Eski, Yarin; Boelens, Mauro; Boutellier, Hans

2020

[Link to publication in VU Research Portal](#)

### ***citation for published version (APA)***

Eski, Y. (null), Boelens, M. (null), & Boutellier, H. (null). (2020). Gezamenlijke richting tegen maritieme ondermijning: Strategische aanbevelingen voor de aanpak van ondermijnende (drugs)criminaliteit in Nederlandse havens.

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

### **E-mail address:**

[vuresearchportal.ub@vu.nl](mailto:vuresearchportal.ub@vu.nl)

# Gezamenlijke richting tegen maritieme ondermijning

Strategische aanbevelingen voor  
de aanpak van ondermijnende  
(drugs)criminaliteit in  
Nederlandse havens

**Yarin Eski**

**Mauro Boelens**

**Hans Boutellier**



# Inhoudsopgave

1. Aanleiding en opzet	3
2. Belangrijkste bevindingen	4
Ontoereikend (toe)zicht	4
Solderen van verbrokkelde samenwerking en informatiedeling	5
Integriteit	7
3. Overkoepelende actiepunten	10
Vereniging en verscherping prioriteiten	10
Samenwerking en veilige informatiedeling	11
Intensivering van integriteit	12
Havenmarinier met ontkleurde leiding en jachtteams	13
4. Literatuurlijst	14

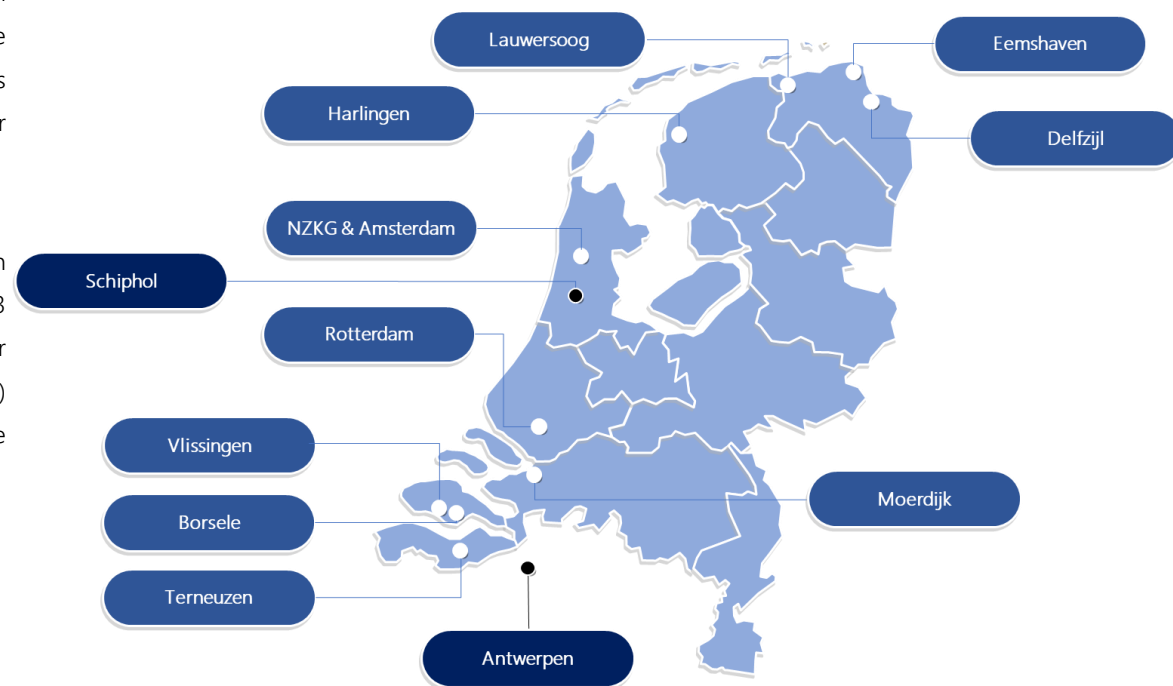


## Aanleiding en opzet

De Nederlandse zee- en luchthavens zijn cruciale regionale en (inter)nationale knooppunten voor ondermijnende (drugs)criminaliteit, waar de legale transport en infrastructuur parasitair gebruikt worden door georganiseerde criminele verbanden. Enkele recente onderzoeksrapporten over de (aanpak van) ondermijnende (drugs)criminaliteit in deze knooppunten bevestigen dit probleem (zie figuur 1). We hebben hier meerdere studies over de (lucht)havens samengevoegd, waarbij we de hiervoor geschikte data hebben geanalyseerd. In de studies komen verschillende conclusies en aanbevelingen voort, die over het algemeen wel regio-gebonden zijn, maar eveneens naar een nationaal niveau vertaald kunnen worden.

Hier doen we een aanzet naar een dergelijke vertaling. We hebben gebruik gemaakt van (wetenschappelijk) onderzoek naar vormen van maritieme ondermijning van in totaal 13 transportknooppunten in Nederland en België. In totaal zijn 9 studies geanalyseerd over oorzaken, ontwikkelingen en effecten van ondermijnende (drugs)criminaliteit (en de aanpak ervan) in 10 Nederlandse havens en op Schiphol, en vanwege equivalentie, ook 2 studies over soortgelijke thematiek in de Antwerpse haven.

We onderscheiden eerst de belangrijkste bevindingen die betrekking hebben op ontoereikend (toe)zicht in havengebieden, op verbrokkelde samenwerking en informatiedeling tussen betrokken partijen, en op integriteits- en anti-corruptiebeleid. Tot slot presenteren we enkele overkoepelende actiepunten die op nationaal niveau richting geven, maar ook ter lokale invulling kunnen dienen.



Figuur 1. De onderzochte transportknooppunten

Met toestemming van Politie & Wetenschap (P&W) hebben we alvast in grote lijnen enkele conclusies en aanbevelingen van het nog te publiceren P&W rapport (Eski et al. 2021) over het NZKG verwerkt. Wij zijn Politie & Wetenschap dankbaar voor de flexibiliteit en medewerking.



## Belangrijkste bevindingen

### Ontoereikend (toe)zicht

Uit alle studies wordt duidelijk dat er te weinig zicht in en toezicht bestaat op de havens en de gehele keten van ondermijnende (drugs)criminaliteit, voornamelijk veroorzaakt door een aantal redenen. Deze worden hieronder kort toegelicht.

**De hypercomplexiteit van de transportknooppunten** – de haven kan gezien worden als een metropool of grote stad met meerdere wijken en demografische verschillen; daar valt niet één wijkenbeleid op af te stemmen. Het vraagt maatwerk. In havengebieden vindt enorm veel scheepvaart-, trein- en vrachtwagenverkeer plaats; het is daarmee een multimodaal logistiek knooppunt. Er zijn veel (dochter)bedrijven gevestigd en geregistreerd, en de gebieden zijn veelal groot, verspreid en publiekelijk toegankelijk. Registers en lijsten bestaan, maar worden niet of nauwelijks inzichtelijk (genoeg) gemaakt door en voor elkaar.

**Gebrekkige surveillance en (camera)monitoring** – behalve op luchthaven Schiphol, is te weinig technologische surveillance en sociale controle (mogelijk) in de transportknooppunten. Dat gebrek versterkt de fysieke en sociale anonimiteit, wat weer negatieve invloed heeft op de meldingsbereidheid, terwijl de handhavingsactoren op die bereidheid rekenen. En het is juist de anonimiteit die havens een notoir karakter geeft (Mehlbaum en König, 2019) en die sterke aantrekkingskracht heeft op criminele samenwerkingsverbanden.

**Te weinig lokale prioritering van aanpak top-down** – er bestaan vele haveneenheden, zoals de Zeehavenpolitie in Rotterdam, Haventeam IJmuiden of de Scheepvaartpolitie in Antwerpen. Deze teams vangen sterke signalen op van ondermijnende (drugs)criminaliteit. Het Kabinet stelt dat vervoersmiddelen en transport onmisbare schakels zijn in de ondermijnende, georganiseerde (drugs)criminaliteit, maar toch staat die ondermijnende (drugs)criminaliteit niet hoog genoeg op de handhavingsagenda in de havens. De lage tot onbestaande prioritering is verreweg één van de grootste problematische aspecten in de handhaving in de verschillende gebieden, omdat het juist de bottom-up initiatieven, ongewild, neerslaat.

**Gebrek aan duiding van het begrip 'ondermijning'** – hypercomplexiteit van notoire havengebieden bemoeilijkt niet alleen (toe)zicht in het gebied en op ondermijnende (drugs)criminaliteit, maar heeft ook effect op de duiding van wat nu precies met ondermijnende (drugs)criminaliteit bedoeld wordt, en door wie. Die onduidelijkheid beïnvloedt vervolgens weer wáár precies ondermijnende (drugs)criminaliteit voorkomt en hoe, en wie hoofdprobleemeigenaar is en regie heeft, en de leiding zou moeten pakken (Eski et al. 2021).

## Belangrijkste bevindingen

### Ontoereikend (toe)zicht

**Risico van zelfondermijning** – (te) weinig zicht en toezicht, de gebrekkige al dan niet ontbrekende duiding, en daardoor weinig grip op ondermijnende (drugs)criminaliteit, leiden tezamen tot (nog) minder prioritering, en tot verminderde aanwezigheid en aanspreekbaarheid van de handhaving in havengebieden. Ondermijnende (drugs)criminaliteit is evident(er) in Rotterdam en Zeeland West-Brabant, maar is dat niet in alle Nederlandse havens het geval? De vraag “is het er niet of zien we het niet?” leidt tot een vicieuze cirkel waarbij cijfers zeggen dat niets aan de hand lijkt te zijn, derhalve niets wordt ondernomen, en zodoende cijfers wederom aantonen dat er geen ondermijnd veiligheidsprobleem heerst. Daarin verschuilt het gevaar dat (toe)zicht zodanig verminderd wordt totdat er een nulpunt bereikt is: geen handhaving op ondermijnende (drugs)criminaliteit. Dat zou de meest desastreuze uitkomst zijn van ondermijningsbeleid, waarmee het, onbewust en ongewild, de eigen aanpak van ondermijning misleidt en, inderdaad, zichzelf ondermijnt.



Figuur 2. Het risico van zelfondermijning

## Belangrijkste bevindingen

### Solderen van verbrokkelde samenwerking en informatiedeling

Vrijwel alle havens, van Zuidwest tot Noord Nederland, ook in België, ondervinden de(zelfde) nodige lokale complexe uitdagingen rondom integrale, publiek-privaat-civiele samenwerking, evenals dat in de havens vele innovatieve oplossingen worden bedacht voor (meer) integrale samenwerking. Er bestaat een zeer sterke wil tot samenwerking en innovatieve integraliteit is goed aanwezig, maar die hebben vervolgens zelf weer de nodige complexe uitdagingen, waarbij in het bijzonder opvolging en/of implementatie van integrale samenwerking(sinnovatie) lastig te verwezenlijken zijn. Gezien het bovenstaande punt over ontoereikend (toe)zicht is zulke integrale samenwerking wel hard nodig: twee ogen zien meer dan één. We lichten de complexe uitdagingen kort toe.

**Publiek-tot-publieke samenwerking** – in voornamelijk de Midden-West Nederlandse havens bestaan goed ontwikkelde samenwerkingsverbanden tussen de politie, douane en FIOD (bijv. HARC verbanden), die in het bijzonder baat hebben bij goede intelligence-flow en gezamenlijke operaties, soms vastgelegd in convenanten. Tegelijkertijd zijn die verbanden vaak gefundeerd op ondernemende individuen en niet op instituties. Het hangt soms letterlijk af van een handjevol mensen. Het risico bestaat dat specifieke, cruciale sleutelpersonen de organisatie verlaten en men weer opnieuw kan beginnen met samenwerking vinden. Daarnaast komt er snel frustratie in de uitvoer om de hoek kijken wanneer wederzijdse terugkoppeling van informatie en intelligence asymmetrisch wordt (Eski en Buijt, 2014; Eski et al. 2021; Staring et al. 2019). Bijvoorbeeld: douane en FIOD willen wel maar kunnen niet veel delen, is de beleving bij de politie (cf. Struiksma et al. 2020; Eski et al. 2021), wat weer demotiveert om zaken op te volgen en in te delen.

**Publiek-tot-private samenwerking** – daar waar de samenwerking en informatiedeling tussen publieke actoren asymmetrisch kunnen lopen, en resulteren in integrale frustratie in plaats van samenwerking, is die asymmetrie ook (al dan niet sterker) aanwezig tussen handhaving en havenbedrijven. Terughoudendheid vanuit overheidsinstanties richting havenbedrijven heeft te maken met strategie, bijvoorbeeld: geplande invallen en actiedagen moet je niet van tevoren aankondigen bij bedrijven. De overheidsterughoudendheid leidt tot bedrijfsterughoudendheid, ofwel: wederzijdse terughoudendheid en publiek-private samenwerkingsverkramping.

**Privaat-tot-private samenwerking** – informatiedeling tussen havenbedrijven ter bestrijding van ondermijnende (drugs)criminaliteit is vrijwel afwezig, althans, kennis over dergelijke samenwerking (cf. Keijser et al. 2020). In hoeverre gebeurt het? Worden, bijvoorbeeld, alleen sporadisch CCTV camera's op terreinen en de uitgelezen informatie ervan met elkaar gedeeld? Hoe zit het met gegevens over werknemers rondom redenen van hun eerder ontslag bij andere havenbedrijven? De zwakke, al dan niet afwezige, samenwerking tussen havenbedrijven komt mede voort uit angst voor eventuele reputatieschade – men deelt niet graag de eigen hoofdpijndossiers met elkaar (of met de autoriteiten, wat dat betreft).

## Belangrijkste bevindingen

### Solderen van verbrokkelde samenwerking en informatiedeling

**Waarborging en beveiliging van informatiedeling** – publiek-privaat-civiele samenwerking, vooral via informatiedeling, vindt plaats, maar de informatieopslag en informatiedeling is niet altijd goed op orde. Zonder de spreekwoordelijke vinger naar een specifiek havengebied te wijzen, kan gezegd worden dat:

1. toegankelijke digitale informatieknooppunten volledig afwezig kunnen zijn;
2. men niet goed weet dat die informatieknooppunten bestaan;
3. er geen toestemming gegeven en verkregen wordt tot informatieknooppunten;
4. als men er weet van heeft en deze gebruikt, de informatieknooppunten alsnog niet goed tot hun recht komen, omdat er nauwelijks tot geen motivatie is om de informatie in te voeren (zie De Nederlandse Veiligheidsbranche, 2014)

Deze vier interacterende problemen gaan gepaard met zorgen dat de digitale omgeving van informatieknooppunten niet veilig genoeg zou zijn. Ook vrezen, vooral de handhavingspartijen, dat private partijen teveel te zien zouden krijgen.





## Belangrijkste bevindingen

### Integriteit

De thema's van integriteits- en anti-corruptiebeleid vormen een ander belangrijk aspect in de aanpak van ondermijnende (drugs)criminaliteit in havens. Bij sommige studies kwam die thematiek wat minder aan bod (Cools et al. 2013; Eski et al. 2021; Struiksmā et al. 2019) dan bij anderen (Colman, 2018; Eski en Buijt, 2014; Keijser et al. 2020; Staring et al. 2019; Van Wijk et al. 2020).

**Eenzijdige verbeelding van corruptie** – de handhaving en havenbedrijven hebben een eenzijdig beeld van corruptie en de corrupte medewerker. Oorzaken voor corrupt gedrag worden gezocht, slechts, in het uit zijn op financieel gewin. Dit is foutief en zorgt voor verkeerd integriteitsbewustzijn. Er dient gekeken te worden achter de corrupte motivatie om financieel gewin te verkrijgen, namelijk naar hoe dat sociale bindingen van de havenmedewerker (e.g. een vriend helpen, een gezin onderhouden, angst voor represaille op kinderen) een grotere rol spelen dan nu in de praktijk aangenomen wordt (Eski en Buijt, 2014). Ook collegiale verbanden doen ertoe, namelijk oud-collega's die in de georganiseerde criminaliteit terecht zijn gekomen en havenmedewerkers benaderen. De werkvloer zelf kan dus vergiftigd worden, waarbij criminele normen, waarden en successen genormaliseerd worden; hoe langer en intensiever men daaraan blootgesteld wordt, des te groter de kans op corrumpering van een organisatie. Het specifieke kenmerk van de havencultuur en eigengereide solidariteit met elkaar, zorgen ook voor het stilzwijgen van zaken, waarbij het 'uit de school klappen' zelfs kan leiden tot ernstig slachtofferschap. Ook bij de handhavingsautoriteiten zelf, in het bijzonder douane en politie, komt corruptie (structureel) voor (NOS, 2020; Meeus, 2019).

**Onmisbare onzichtbaarheid** – uit deze overzichtsstudie wordt duidelijk dat één van de meest structurele elementen van ondermijnende (drugs)criminaliteit, daar waar letterlijk onder- en bovenwereld samenkomen, de onzichtbaarheid betreft van corrupte havenmedewerkers (ook bij politie, douane, en andere overheidsinstanties). Zij blijven onzichtbaar, niet alleen in de eigen organisatie en voor handhaving, maar ook voor wetenschappelijke onderzoeken, en uiteindelijk voor de buitenwereld (los van een paar douanecorruptiezaken in de media). De ondermijnende (drugs)criminaliteit komt vrijwel alleen tot stand door insider-knowledge – corrupte havenmedewerkers zijn een noodzakelijk ingrediënt (Colman, 2018; Eski en Buijt, 2014; Keijser et al. 2020; Staring et al. 2019; Van Wijk et al. 2020). Een gemotiveerde havenmedewerker wordt extra gesterkt in zijn motivatie door de eerder genoemde notoire karakteristieken van de haven en de eigen professionele toegang. Havenmedewerkers hebben vrije toegang tot haventerreinen en beschikken over relevante informatie. Ook hebben ze een grote vrijheid in de uitvoering van hun werkzaamheden en blijven daardoor onzichtbaar; onzichtbaarheid die zo gewenst is door de georganiseerde criminaliteit.

## Belangrijkste bevindingen

### Integriteit

**Wankelend integriteitsbeleid** – bewustwording van integriteit, en daarmee ook van de risico's en gevaren van corruptie, ofwel, integriteitsbewustzijn en -handhaving zijn uiterst belangrijk om streng te hanteren binnen de organisatie, en zou in principe het beginsel moeten zijn van welk beleid ter bestrijding van ondermijnende (drugs)criminaliteit dan ook. Het is nu juist deze essentiële bewustwording die nauwelijks aandacht krijgt in de havens. Er zijn wel programma's en men heeft op papier het integriteitsbeleid op orde, maar dit blijkt vaak een wassen neus – corruptie wordt vooralsnog als een taboe onderwerp ervaren. Soms wordt beleid erop stilgezet (cf. Antwerpse haven en Kali-team, in juni 2020). Lijkend op het (vermijden van) zelfondermijning, zoals eerder benoemd, houdt corruptiebestrijding in dat organisaties de confrontatie aan moeten gaan met het feit dat zijzelf (kunnen) bijdragen aan het probleem dat zij proberen te voorkomen. Daarbij zou het niet bij incidentenbestrijding moeten blijven, maar dienen structurele heroverwegingen gemaakt te worden. Echter wordt dergelijke gerichte transparantie organisatie-inwaarts nog als een te grote stap ervaren, waardoor de motivatie om een sterk en duidelijk integriteitsbeleid (intern) te handhaven laag blijft. En daarmee houd je de deur wagenwijd open voor de ondermijnende (drugs)criminaliteit.



## Overkoepelende actiepunten

Gezien de gedeelde complexe uitdagingen in de havengebieden en aan de hand van de verschillende aanbevelingen die de bestudeerde onderzoeken hebben gedaan, doen we hier enkele verdere suggesties. Deze hebben implicaties voor handelingsperspectieven die op nationaal niveau richting kunnen geven, maar ook ter lokale invulling kunnen dienen. De actiepunten hebben betrekking op het verenigen en verscherpen van de prioriteiten, op de samenwerking en veilige informatiedeling, op het intensiveren van de integriteit, en op het faciliteren van havenmariniers. Hierbij staat voorop dat de operationele, actiegerichte slagkracht vergroot wordt. We lichten de actiepunten hier kernachtig toe.

### Vereniging en verscherping prioriteiten

- Uitgangspunt is dat alle neuzen dezelfde richting (gaan) uitstaan met inachtneming van de lokale diversiteit van havengebieden. Daarbij is het primair de bedoeling dat de aanpak van ondermijnende (drugs)criminaliteit in de Nederlandse havens in elke haven geprioriteerd wordt. Als alleen in Rotterdam, bijvoorbeeld, steviger met handhaving wordt opgetreden, verplaatst de ondermijnende (drugs)criminaliteit zich naar daar waar minder streng opgetreden wordt. Dit is een essentieel veiligheidsvraagstuk dat de kern van de (beleids- en handhavings)problematiek en uitdagingen vormt in veel van de Nederlandse havens. En omdát verplaatsing van ondermijnende (drugs)criminaliteit voorkomen moet worden, dient iedere haven er helder zicht op te krijgen en er adequaat toezicht op te zetten (terwijl dat vooralsnog alleen in Rotterdam en Zeeland-West Brabant het geval lijkt te zijn). Niet prioriteren in één haven, zou daarmee ondermijnend kunnen werken richting (een) andere haven(s).
- Creëer scherper (toe)zicht op en duiding van ondermijnende (drugs)criminaliteit door helder te krijgen wat iedere publieke, private en civiele actor eronder verstaat. Een nationale begrippenlijst over ondermijnende (drugs)criminaliteit in de Nederlandse havens kan dienen als basis vanuit waar op lokaal niveau ingezet en geopereerd kan worden.

## Overkoepelende actiepunten

### Samenwerking en veilige informatiedeling

- Er zijn verschillende bestaande projecten gericht op de problematiek rondom ondermijnende (drugs)criminaliteit in havens. Naast de HARC teams, kunnen lessen opgehaald worden uit bijvoorbeeld het project Maritieme Smokkel in Noord-Holland dat zich richt op maritieme smokkel, jachthavens, vastgoed en de visserijsector. Of neem bijvoorbeeld Operatie Portunus dat onderzoek doet naar criminele netwerken die cocaïne lijnen beheren tussen Zuid-Amerika en de haven van Vlissingen. En zo zijn er ook nog andere (lokale) projecten en initiatieven. Ons advies is, naast bovenstaande bevindingen inachtnemend, sterk gebruik te maken van kennis, geleerde lessen en ervaring die al worden opgedaan.
- Precieze juridische kennis over informatiedeling die elke actor op vrijwel elk niveau paraat zou moeten hebben staan, zou hier grote, positieve verschillen kunnen uitmaken. Wat mag ik delen en wat niet? Daar moet iedereen een antwoord op hebben en aan elkaar duidelijk maken. Dat is de kennis die op dit moment ontbreekt.
- Een strategie kan zijn om op basis van need-to-know, havenbedrijven in de planning van handhavingsstrategieën en –operaties te betrekken. Dit vereist goede afspraken, vooral rondom geheimhouding, en is al eens gebeurd tussen politie en beveiligingsbedrijven (vgl. het Oog & Oor convenant in Rotterdam). Het vergroten van de informatiepositie van OM en politie bij maritieme ondermijning door het verbeteren en verder ontwikkelen van burgeropsporing en –participatie (lees: havenmedewerkers) staat centraal in één van de proeftuinen van de politie en het OM in één van de havens van Nederland; dit is naar onze mening cruciaal om de aanpak van maritieme ondermijning in zeehavens vorm te geven.
- Het betrekken van havenbedrijven als de ogen en oren van de overheid in havengebieden leidt tot meer meldingsbereidheid bij havenbedrijven. Hoe meer je (terug)geeft, des te meer je (terug)krijgt.
- Het aangeven van bedrijfszwaktes wordt nog niet beschouwd als een kracht van een havenbedrijf. Het klinkt, vanuit de marktcompetitie bezien, tegennatuurlijk, maar havenbedrijven die meer delen met elkaar, bevorderen samen, uiteindelijk, een gezonder ondernemersklimaat in de havens (cf. Eski en Buijt, 2014). Ofwel, daar waar anonimiteit de illegale, ondermijnende (drugs)criminaliteit aantrekt; in de bestrijding ervan, trekken openheid en transparantie juist legale marktvitaliteit aan. Dit alles dient wel juridisch gewaarborgd en beveiligd te gebeuren.
- Met robuuste cyberveiligheid en een goede digitale huishouding is adequaat en kortaant gebruik van digitale informatieknooppunten mogelijk. Daarbij moet duidelijk zijn wie, bijvoorbeeld, de (super)webadministrator(s) is/zijn, en wat die kan en mag doen, met wie en wat gedeeld wordt in de digitale omgeving van het informatieknooppunt. Los van de meerwaarde voor en van het delen van relevante informatie en intelligence, zouden de digitale platfora kunnen dienen om discussies op gang te brengen, ook met het oog op inkadering van fricties en knelpunten, en om een (online) gemeenschap(sgevoel) te creëren.



## Overkoepelende actiepunten

### Intensiveren van integriteit

- Op het gebied van integriteitsbewustzijn gebeurt al het één en ander, zoals de campagne 'Rotterdamse Haven, Veilige haven!' (Meld Misdaad Anoniem, 2016) of de Zeeuwse Havendriehoek die voor een 'integere en weerbare' zeehaven verschillende projecten zal opstarten, o.a. in de Bijleveldhaven (Keijser et al. 2020). Er dient echter meer te gebeuren, waarvan hier een overzicht.
- In de havens wordt aandacht besteed aan screening van nieuw personeel, waarbij gedetacheerden extra in de gaten gehouden worden. Voorlichtingen, trainingen en cursussen worden gegeven aan, al dan niet verplicht gesteld voor, pashouderpersoneel dat veelal vrije toegang heeft tot gesloten ruimtes in de havengebieden. Ook is er bewustwording van wie nu precies wat moet weten, maar specifieke invulling van need-to-know informatiedeling is nauwelijks aanwezig. Verander dat, waarbij een nationale kadering van dergelijke integriteitsintensivering wenselijk is. Een voorbeeld van dergelijke nationale kadering zou kunnen inhouden dat er richtlijnen ontworpen worden met betrekking tot raadpleging van specifieke registers waarin incidenten worden geregistreerd die zich hebben afgespeeld in de logistieke sector. Een bekend en bestaand voorbeeld hiervan betreft het initiatief van ACN, EVO, FENEX en TLN. Deze partijen hebben de stichting WLS (Waarschuwingsregister Logistieke Sector) opgericht en vormgegeven waarin personen, die werkzaam zijn geweest in de logistieke sector en ook betrokken zijn geweest bij integriteitschendingen, worden geregistreerd (Fenex, 2014). Dit initiatief heeft tot doelstelling dat aangesloten bedrijven een beroep kunnen doen op dit register, ter controle, om corrupte sollicitanten buiten het bedrijf te houden. Motiveer (wellicht verplicht) havenbedrijven lid te worden van het WLS initiatief om incidenten te melden en te registreren, om vervolgens ook zelf een beroep te (kunnen) doen op dit register.
- Wat nauwelijks terugkomt in de aanbevelingen van de onderzoeksrapporten, is het bespreekbaar maken van corruptie. Geef corruptie een gezicht. Integriteitsbewustzijn is gebaat bij het vermensenlijken van corrupt gedrag. Dus tijdens de cursussen, trainingen en voorlichtingen kunnen (ex-)gedetineerde havenmedewerkers hun verhaal doen, zodat men bewust wordt van de veelal ernstige gevolgen van corrupte betrokkenheid in ondermijnende (drugs)criminaliteit. Zo wordt zeer goed duidelijk dat corruptie meer kapot maakt dan je lief is. Een halfjaarlijkse 'roadshow' met ex-gedetineerde havenmedewerkers langs de havens, ook met het oog op hun resocialisatie, is een mogelijkheid om te verkennen.
- Naast corruptie een gezicht te geven, dienen werkgevers ook hun gezicht te laten zien en interesse te tonen in hun personeel. Juist in de havens. Denk aan een platform veilig ondernemen zeehavens waarin havenpersoneel en bedrijven voorlichting krijgen, zoals dat in Zeeland gebeurt (Keijser et al. 2020). Mochten er personeelsleden met grote schulden rondlopen, en daardoor minder weerbaar zijn tegen ondermijnende, corruptieverleidingen, is het zaak deze personeelsleden te benaderen door periodieke gesprekken met hen te voeren, ook ter inventarisatie van de financiële situatie van hen. Vervolgens kan ondersteuning door de werkgever aangeboden worden, onder andere met een doorverwijzing naar de gemeente om in aanmerking te komen voor de schulddienstverlening en mogelijke schuldsanering. Hoe uitzichtloos de situatie voor de havenmedewerker er ook uitziet, integriteitsbewustzijn zou ook moeten zorgen voor het idee dat er altijd een legale oplossing is. Daarbij is eveneens te denken aan nauwere samenwerking van havenbedrijven met gemeenten; recent is namelijk nog het convenant Vroegsignalering Schulden geïnitieerd waarbij gemeenten wettelijk verplicht worden gesteld vanaf januari 2021 contact te zoeken met mensen met schulden (Inforing, 2020). Ga samen zoeken!

## Overkoepelende actiepunten

### Havenmarinier met ontkleurde centrale leiding en jachtteams

- Diverse onderzoeken spreken van één figuur als leidinggevend aan haventeams, die kan zorgen voor slagkracht en door de organisaties heen steekt; ofwel, grote middenlagen aan management en bureaucratie over kan slaan. Cools et al. (2013) spreken over de 'supercop'. Staring et al. (2019) doen de aanbeveling om de "normale" gemeentelijke stadsmarinier een grotere rol te laten spelen in de Rotterdamse haven. Van Wijk et al. (2020) hebben het over een Schipholvariant van de Rotterdamse stadsmarinier. Recent pleitte de burgemeester van Borsele en tevens voorzitter van de Havendriehoek voor een speciale haveneenheid in strijd tegen drugshandel (Omroep Zeeland, 2020). Wij spreken concreet over de havenmarinier met een jachtteam (Eski et al. 2021). Dat ziet er zo uit.
- Iedere haven dient een dergelijke havenmarinier met een jachtteam te krijgen die als gezaghebbende in ontkleurde rol centraal de leiding krijgt. Deze opereert en besluit onafhankelijk, vanuit een zeer duidelijke aanjaagfunctie. De financiële, en daarmee eindverantwoordelijkheid, ligt bij de samenwerkende partijen in iedere haven. Een nationale investering uit het Ondernijningsfonds kan daarbij helpen. De havenmarinier moet een adequate en lange-termijn capaciteitsinzet garanderen, met daarbij ook als doel op operationeel niveau te motiveren en enthousiasmeren (Eski et al. 2021). Uiteindelijk zorgt de havenmarinier in iedere haven voor:
  1. De vereniging van samenwerkende partijen en begripsverscherping van ondermijnende (drugs)criminaliteit en aanpak ervan;
  2. Veilige digitale informatiedeling en (juridische) kennisverspreiding daarover;
  3. Als 'integriteitscoördinator', voor intensivering en (beleids)implementatie van integriteitsbewustzijn, bij de handhaving én de havenbedrijven (e.g. door het een verplicht onderdeel van ISPS veiligheidsplannen te maken).
- Een nationaal havenmarinierspaviljoen kan ervoor zorgen dat alle lucht- en zeehavenmariniers in Nederland aan één tafel zitten, waar structureel bovengenoemde problematiek en samengebrachte aanbevelingen coördineren, en daarbovenop, de wenselijkheid, integriteit en wettelijkheid van de aanpak van ondermijnende (drugs)criminaliteit in de gaten houden. Daarnaast kan aandacht geboden worden aan geleerde lessen en best practices van de afzonderlijke lucht- en zeehavenmariniers. Het havenmarinierspaviljoen kan ook een vertegenwoordigingsfunctie vervullen in directe(re) internationale communicatie met partners in o.a. Antwerpen, Hamburg en Felixstowe, maar ook met al bestaande internationale samenwerkingsverbanden, zoals Aquapol. Het kan zelfs een voortrekkersrol krijgen in het plannen van internationale bestuurlijke samenwerking, die zeer complex en vooralsnog niet goed geregeld is.

## Literatuurlijst

Attilah, S. (2020). Anti-corruptiebeleid binnen Antwerps anti-drugsteam 'on hold' gezet. Geraadpleegd op 5 november 2020 van: <https://www.apache.be/2020/06/02/anti-corruptiebeleid-kali-team-on-hold/>.

Colman, C. (2018). Naar een geïntegreerde aanpak van de invoer en doorvoer van cocaïne via de haven via Antwerpen. *Panopticon*, 39(2), 130-140.

Cools, M., Reniers, G., Easton, M. Van Den Herrewegen, E. en De Boeck, A. (2013). *Integrale veiligheid in de haven van Antwerpen*. Antwerpen: Maklu.

Eski, Y., Boelens, M., Mesic, A., en Boutellier, H. (nog te publiceren, 2021). Van verhalen naar verballen. Een verkennende studie naar de aanpak van ondermijnende criminaliteit in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Amsterdam. Den Haag: Politie en Wetenschap.

Eski, Y. en Buijt, R. (2014). Om een Integere Haven. Ongepubliceerd/Intern document.

Fenex (2014). *Waarschuwingregister Logistieke Sector krachtig middel tegen criminaliteit en fraude*. Geraadpleegd op 5 november 2020 van: <http://www.fenex.nl>.

Inforing (2020). *Vroegsignalering Schulden*. Geraadpleegd op 10 november 2020 van: <https://vroegsignalering.nl/nl/home>.

Keijser, B.M.J., Smits-Clijnen, E.M., Sander, B.W. en Ten Bhömer, R. (2020). *Systeemanalyse zeehavens*. Den Haag: TNO.

Meeus, J. (2019). *De Schiedamse cocaïnemaffia. Een corrupte politiedouanier, doorgewinterde criminelen en duizenden kilo's coke*. Amsterdam: Nieuw Amsterdam.

Mehlbaum, S en König, V. (2019). *Ondermijningsbeeld haven- en industriegebied Moerdijk*. Moerdijk: Gemeente Moerdijk.

Meld Misdaad Anoniem (2016). *Rotterdamse Haven, Veilige haven!* Geraadpleegd op 10 november 2020 van: <https://www.meldmisdaadanoniem.nl/haven>.

De Nederlandse Veiligheidsbranche (2014). *Informatie-uitwisseling Politie en Particuliere Beveiliging*. Gorinchem: De Nederlandse Veiligheidsbranche.

NOS (2020) *Havenwerkers en oud-agent opgepakt in drugsonderzoek*. Geraadpleegd op 10 november 2020 van: <https://nos.nl/artikel/2355469-havenwerkers-en-oud-agent-opgepakt-in-drugsonderzoek.html>.

Omroep Zeeland (5 november 2020). *Burgemeester pleit voor speciale haveneenheid in strijd tegen drugshandel*, geraadpleegd van: <https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/amp/123594/Burgemeester-pleit-voor-speciale-haveneenheid-in-strijd-tegen-drugshandel>.

Staring, R. H. J. M., Bisschop, L. C. J., Roks, R. A., Brein, E. G. en van de Bunt, H. G. (2019). *Drugscriminaliteit in de Rotterdamse haven: aard en aanpak van het fenomeen*. Rotterdam: Erasmus School of Law.

Struiksmā, N., Boxum, C., Hollenberg, S.J. en Woestenburg, N.O.W. (2020). *Onderwereld boven water? Zoektocht naar georganiseerde criminaliteit in de Noordelijke zeehavens*. Den Haag/Groningen: Politie en Wetenschap/Pro Facto.

Van Wijk, A., Van Der Torre, E., Van Barneveld, G. en Wolsink, J. (2020). *Ondermijning op en rond luchthaven Schiphol*. Arnhem: Bureau Beke.

## De auteurs



**Dr. Yarin Eski** is universitair docent Bestuurskunde aan de Vrije Universiteit Amsterdam. Yarin is geïnteresseerd in ondermijning, georganiseerde criminaliteit, corruptie, wapenhandel, (maritieme) veiligheid en genocide.



**Mauro Boelens (Msc)** is adviseur bij TwynstraGudde Veiligheid. Mauro is geïnteresseerd in lokale veiligheid, ondermijning, georganiseerde criminaliteit, de weerbaarheid van het openbaar bestuur, en werkbeleving en operationele taken van veiligheidsprofessionals.



**Prof. Dr. Hans Boutellier** is wetenschappelijk adviseur aan het Verwey-Jonker Instituut en bijzonder hoogleraar Polariserende en Maatschappelijke Veerkracht aan de Vrije Universiteit Amsterdam. Hans is geïnteresseerd in politiek-morele vraagstukken, zoals criminaliteit en veiligheid, integratie en polarisatie en in het algemeen in strategische beleidsvraagstukken.

Alle intellectuele eigendomsrechten met betrekking tot deze aanbevelingen berusten bij de auteurs. Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

